

Transportutvikling mot 2040

Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034



Innhold

1	Innledning	4
1.1	Dagens situasjon	4
1.1.1	Fremkommelighet	5
1.2	Utfordringsbildet	5
2	Askers utvalgte bærekraftsmål	7
3	Prinsipper for fremtidig arealbruk	8
3.1	Senterstruktur og stedsutvikling	11
3.2	Næringsutvikling	11
3.3	Framtidig boligstruktur	13
4	Utvikling av transportsystemet	14
4.1	Finansiering	14
4.2	Økt utnyttelse av dagens veikapasitet på kort sikt	15
4.3	Framtidig areal- og transportutvikling	15
5	Mulige tiltak sortert på transportmiddel	17
5.1	Jernbanetiltak	17
5.2	Busstiltak	17
5.3	Båt	18
5.4	Vei og parkering:	18
5.5	Anlegg for syklist og fotgjengere	19
5.6	Ikke-fysiske tiltak	19
5.7	Arealbehov i knutepunktene	20



1 Innledning

Dette notatet tar for seg areal- og transportutviklingen i et 2040-perspektiv og er gjennomført i tett dialog med Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Buskerud fylkeskommune og Ruter. Fire dialogmøter er avholdt. Bane Nor har gitt tilbakemelding pr e-post. Hensikten med arbeidet har vært å beskrive utfordringer og muligheter for det fremtidige samferdselstilbudet i Asker kommune. Det er lagt vekt på å synliggjøre realiserbare løsninger.

Det er mange aktører innenfor samferdselssystemet:

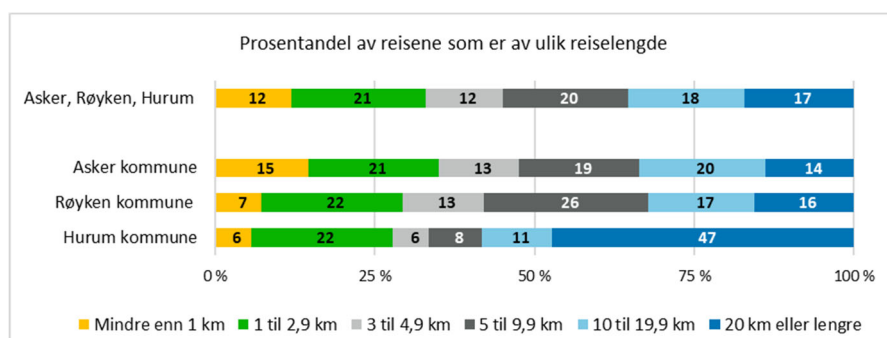
- **Bane Nor** er ansvarlig for infrastrukturen langs jernbanene, mens **VY** kjører togene.
- **Statens vegvesen** er ansvarlig for europaveier og riksveier (drift og investering)
- **Region Viken** er ansvarlig for fylkesveinettet og kollektivtransport (drift og investering). Regionen er også ansvarlig for investering av nye gang- og sykkelanlegg langs fylkesveinettet
- **Asker kommune** er ansvarlig for det kommunale veinettet og langsgående fortau og gang- og sykkelvei (drift og investering)
- **Delt ansvar.** Ansvar for drift av eksisterende gang- og sykkelveier langs fylkesvei er delt mellom region og kommune

1.1 Dagens situasjon

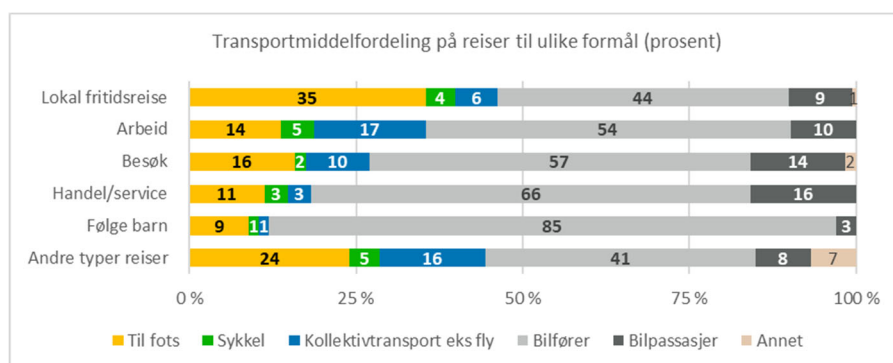
Asker har i dag over 95.000 innbyggere. Samlet befolkningsvekst i kommunen har de senere årene vært 0,7 % pr år. Det legges opp til en vekst i årene som kommer på rundt 1 %, og kommunen vil da ha 115.000 innbyggere i 2040. Det er 38.000 boliger i Asker i dag. Boligsammensetningen består av 84 % familieboliger, men kun 42 % av husholdningene er barnefamilier.

Kommunen har 37.000 arbeidsplasser, og egendekningen av arbeidsplasser er 76 %. Svært mange pendler daglig, både ut av, og inn i, kommunen. Tidligere arbeidsplasser på Tofte og Dikemark (til sammen ca 1300 arbeidsplasser) er nedlagt siste 10-15 år, noe som delvis har medført flytting og større pendlerandel.

Reisevaneundersøkelsen fra 2016/17 viser at mange av de daglige reisene er korte. Når vi ser hele Asker kommune under ett, er 12 % av reisene under en kilometer lange, mens 21 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 17 % av reisene er på 20 kilometer eller mer:



64 % av arbeidstransporten foregår med bil, 17 % kollektiv, 5 % sykkel og 14 % til fots:



Figur: Transportmiddelfordeling fordelt etter reisemål. Bosatte i Asker. Røyken og Hurum samlet. NRVU 2016/17

Mange av de daglige reisene starter og ender i egen kommune (Nasjonal reisevaneundersøkelse 2016/17):

Reisen starter i:			
Hvor reisen ender:	Asker	Røyken	Hurum
Asker	74 %	8 %	5 %
Røyken	2 %	77 %	8 %
Hurum	1 %	3 %	68 %
Bærum	7 %	3 %	5 %
Oslo	10 %	4 %	5 %
Drammen	1 %	3 %	5 %
Buskerud for øvrig	3 %	3 %	3 %
Akershus for øvrig	2 %	0 %	0 %
Resten av Norge	0 %	2 %	0 %
SUM	100 %	100 %	100 %

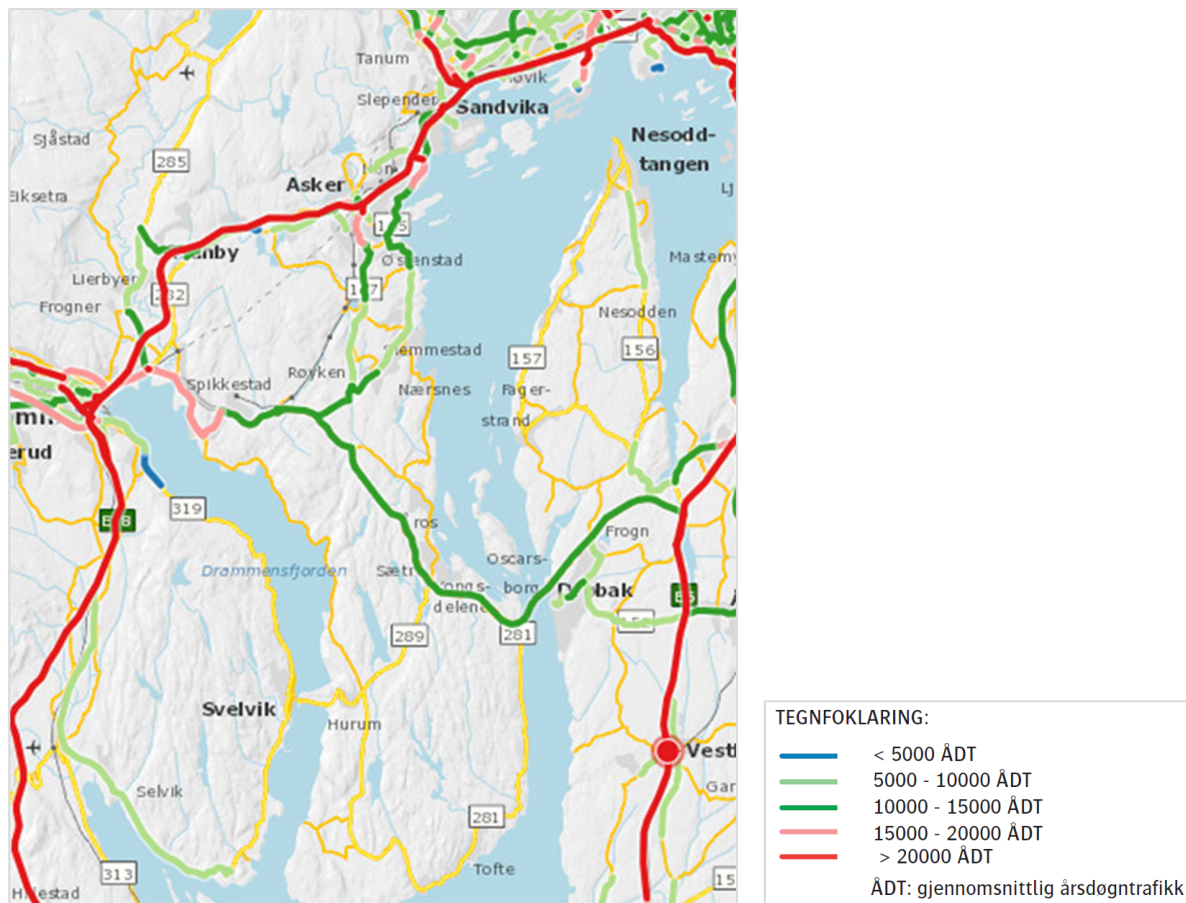
1.1.1 Fremkommelighet

Jernbane og båt er køfritt, mens buss og bil rammes av rushtidsforsinkelser, spesielt langs Slemmestadveien, Røykenveien, Drammensveien og Kirkeveien. Ruter rapporterer at både kjøretid og forsinkelser har store variasjoner. Hastigheten kan gå ned i 20 km/t. Det er derfor lagt inn ekstra kjøretid på enkelte avganger i rutetabellen.

1.2 Utfordringsbildet

Hurum, Røyken og Asker kommuner har, som resten av landet, tilrettelagt for spredt utbygging de siste 50-60 år. Resultatet er en svært spredtbygd kommune med lange avstander mellom sentre, skoler, arbeidsplasser, kultur og fritidsarenaer. Det praktiseres fortsatt en boligpolitikk som fører til spredt bebyggelse. Slik arealutvikling er lite bærekraftig, blant annet på grunn av lange reiseavstander til sentre, skole og jobb, og behov for store kommunale investeringer innen teknisk og sosial infrastruktur.

Kvaliteten på kommunens fysiske veianlegg er varierende. Fylkesveinettet er sammenhengende og relativt tilfredsstillende, mens anlegg for fotgjenger og syklist ikke er sammenhengende. Hovedveinettet er tungt belastet. E18 har funksjon som gjennomfartsvei, mens de tre hovedkorridorene Drammensveien, Røykenveien og Slemmestadveien fungerer både som hovedatkomst til Asker sentrum/ stasjon og gjennomfartsvei. De nevnte fylkesveiene er alle tre belastet med ca 20 000 kjøretøy per døgn inn mot E18. Dette gir store forsinkelser i rush, samt konflikter mellom tunge transportårer og lokalmiljø, skolevei, idrett/ fritidsområder etc.



Illustrasjon: Trafikkbelastning på hovedveinettet i Asker (Statens vegvesen)

Asker sentrum har et godt kollektivtilbud, med hyppige buss- og togavganger. I gamle Asker kommune er kollektivtilbudet bra, men i rushperiodene forsinkes bussene mye av bilkøer på grunn av høy trafikkbelastning (ref. illustrasjon over). Prioriteringstiltak mellom bil og buss, er ikke innført. Ett restriktivt virkemiddel er innført. Dette er krav om to personer i elbil for å kunne benytte kollektivfelt mellom Holmen og Oslo. Kollektivtilbudet i dagens Røyken består grovt sett av høyfrekvent busstilbud langs Slemmestadveien mellom Sætre og Oslo, samt lokaltog på Spikkestadbanen (30-minutters frekvens). Sør i kommunen er det et begrenset busstilbud. Årsaken er manglende passasjerdekning og få konsentrerte bolig- og næringsområder. Det er dyrt å drive kollektivtilbud i spredtbygde strøk, og når budsjettet er begrenset, er tilbudet lagt til områder med konsentrert bebyggelse for å gi tilbud til flest mulig.

Transport i kommunen er tydelig bilbasert (jfr Nasjonal reisevaneundersøkelse 2016/17):

- Kollektivandelen er under 5 % (bortsett fra arbeidsreiser til Oslo, Lysaker, Fornebu)

- Sykkelandelen er under 5 %
- Bilandelen er høy på arbeidsreiser
- Bilandelen er høy på fritidsreiser. Dette gir utfordringer for framkommelighet, trafiksikkerhet, lokalmiljø og folkehelse
- Det er god tilgang på parkeringsplasser, de fleste er avgiftsfrie

Befolkningen har store forventninger til infrastruktur og kollektivtilbud:

- Fri flyt i trafikken, gratis bruk av vei og parkering
- Snarlig realisering av nye veianlegg: ny E18 med bussvei og sykkelvei, ny Røykenvei, ny E134, bussvei, kollektivfelt, sykkelveier
- Høyfrekvent kollektivtilbud uten kø-forsinkelser
- Økt frekvens på Spikkestadbanen
- Utvidet båttilbud

Finansieringssituasjonen:

Det er i prinsippet ikke avsatt midler til fylkesveinettet, gang- og sykkelanlegg eller riksveier, bortsett fra ny E18 og ny E134 (som er inkludert i Nasjonal transportplan). Offentlige budsjetter til vei og samferdsel, både regionale og kommunale, er svært begrenset, og kun 32 % av disse er avsatt til nye anlegg.

Statens vegvesen og fylkeskommunene uttaler at andre virkemidler enn nybygging må defineres og realiseres for å dekke transportbehovet.

2 Askers utvalgte bærekraftsmål

FNs bærekraftsmål utgjør det overordnede rammeverket for utviklingen av Askersamfunnet, og målene legges til grunn for kommuneplanarbeidet. Seks bærekraftsmål er valgt ut som mest vesentlige for Asker, og disse danner utgangspunkt for satsingsområdene i kommuneplanen:

Følgende seks bærekraftsmål er valgt ut som mest vesentlige for Asker i kommuneplanperioden:

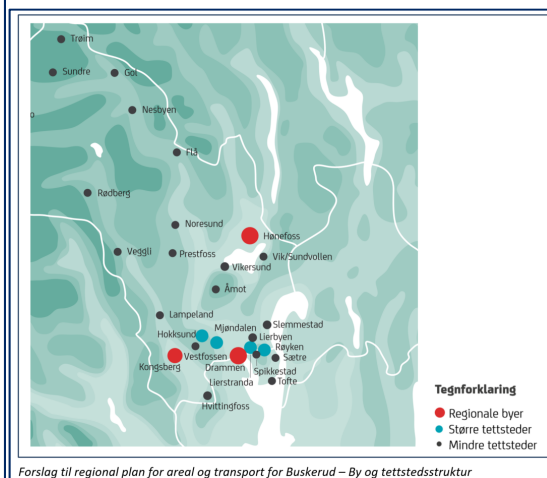
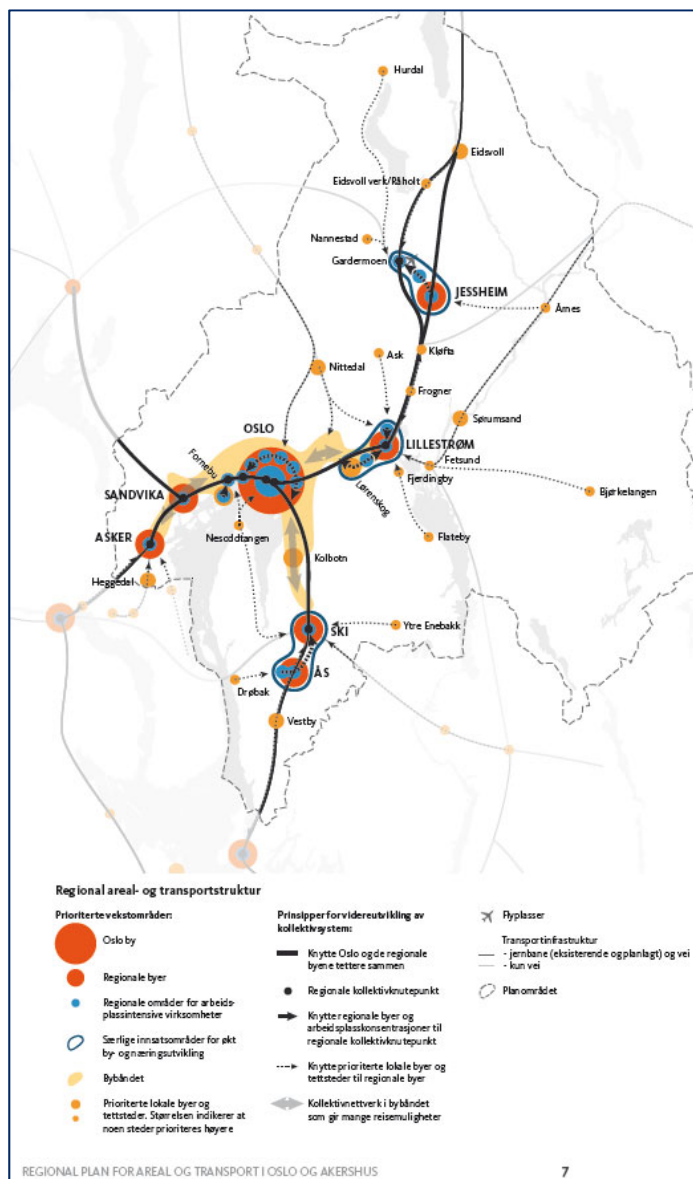


Med bakgrunn i de seks bærekraftsmålene, er disse satsingsområdene definert i kommuneplanen:

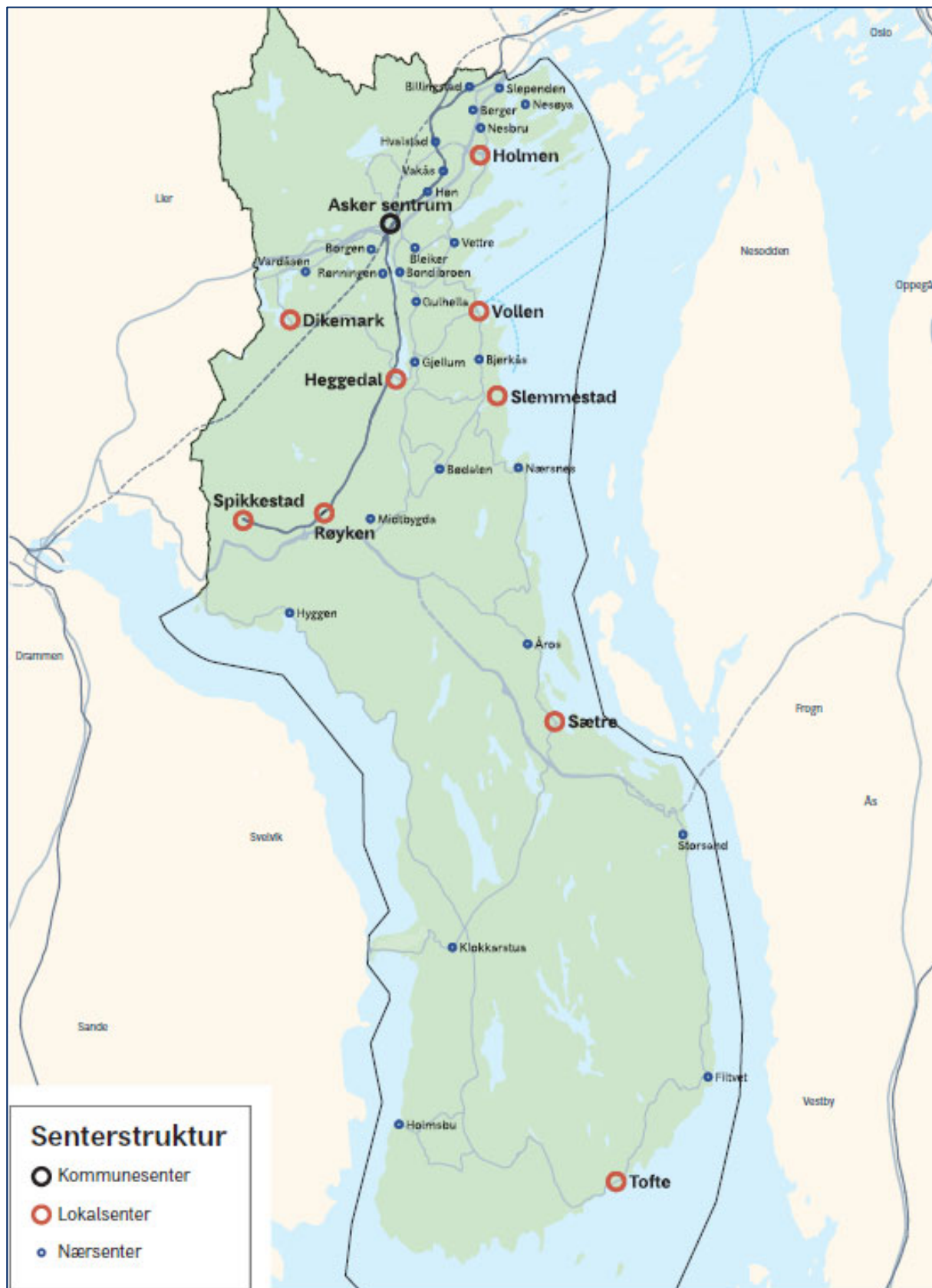
- Samarbeid for å nå målene
- Bærekraftige byer og samfunn
- Handling mot klimaendringene
- God helse
- God utdanning
- Innovasjon, digitalisering og næringsutvikling
- Medarbeidere
- Økonomi

3 Prinsipper for fremtidig arealbruk

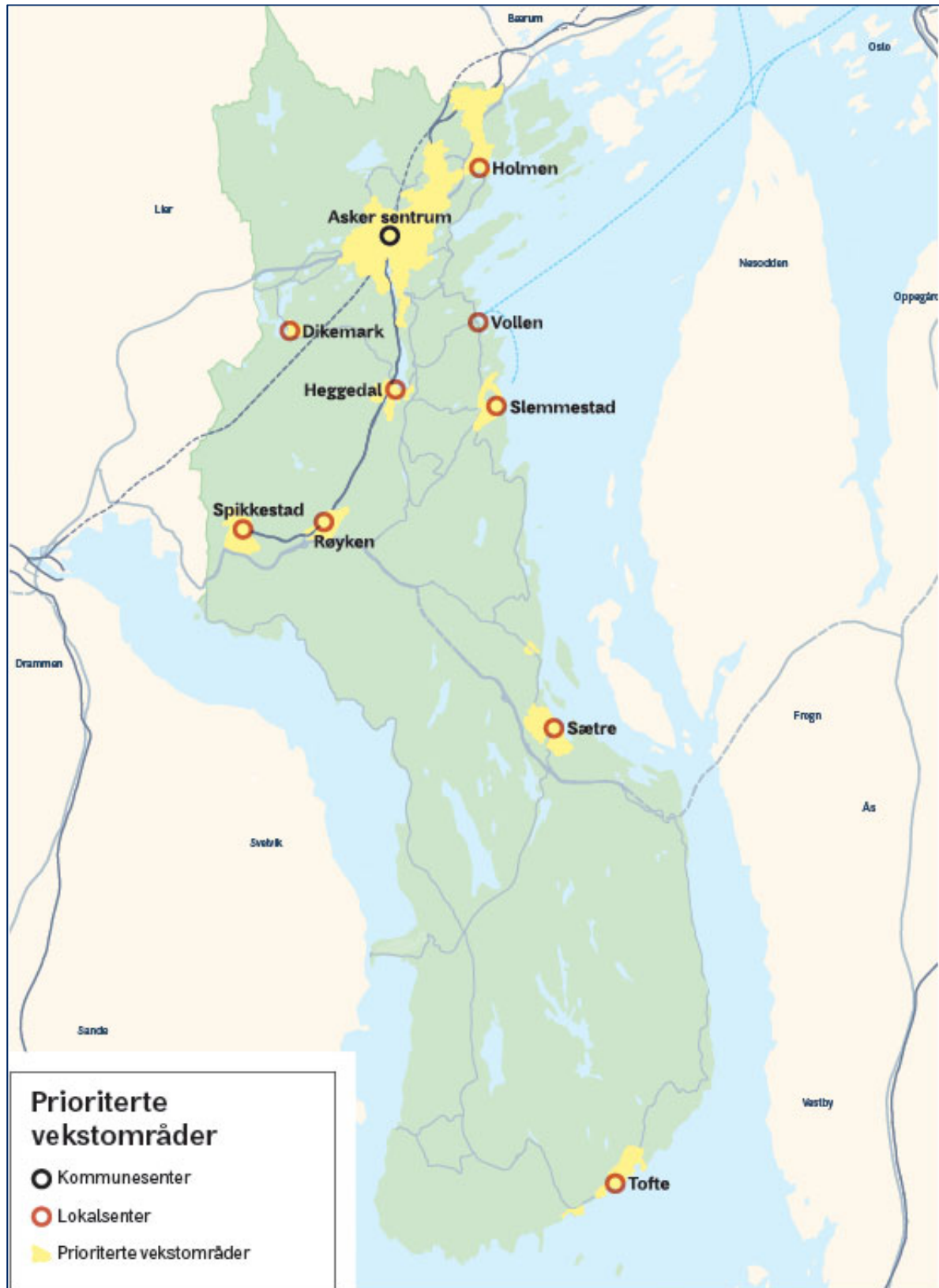
Prinsippene fra de regionale areal- og transportplanene for Oslo og Akershus, og for Buskerud, legges til grunn for arealbruken i Asker, jfr. kartene under:

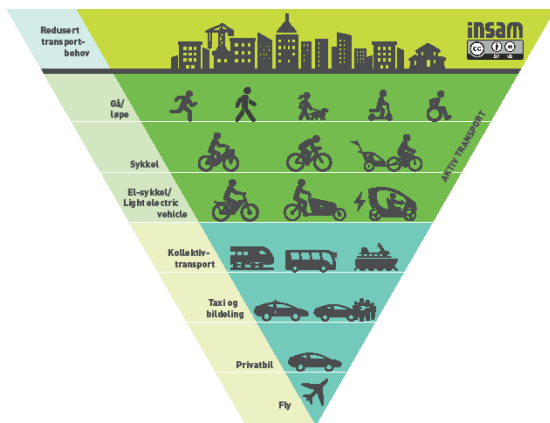


En tydelig senter- og knutepunktstruktur med Asker sentrum som kommunesenter/regional by, med ni lokalsentre og 26 nærsentre, skal utvikles, jfr. kart *Senterstruktur* under.



Videre vekst skal primært legges til senterstrukturen. Dette for å redusere behov for bilkjøring, og for å styrke det enkelte lokalsenter/tettsted som servicesenter, møteplass og handelssted. Kommunens prioriterte vekstområder ligger i gangavstand til kommunesenter, lokalsentre og jernbanestasjonene, jfr. kart *Prioriterte vekstområder* under.





Transportbehovet skal primært dekkes ved kollektiv transport, sykkel og gange, noe senterstrukturen bygger opp under. Nullvekstmålet i forhold til personbiltrafikken gjelder hele den nordlige del av kommunen, jfr. kart *Framtidig transportstruktur* over.

3.1 Senterstruktur og stedsutvikling

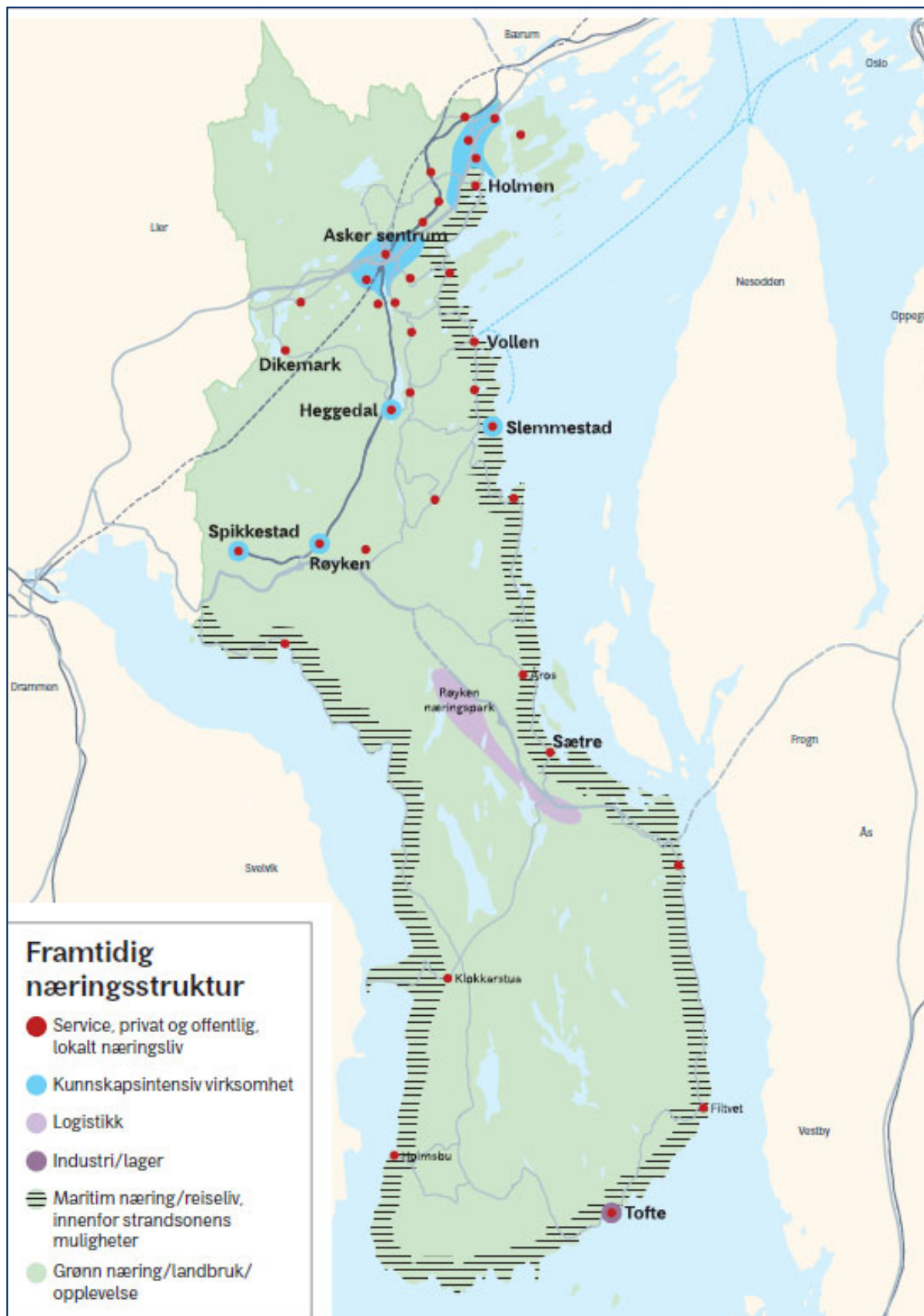
Askers ulike sentre skal utvikles med fokus på stedenes særpreg og betydning som servicesentre, trafikknutepunkt og møteplass for lokalbefolkning og lokalt næringsliv. Attraktiv tettstedsutvikling omfatter boliger, arbeidsplasser, kultur/ fritid, hverdagsaktivitet, innbyggertorg og sentrumsformål. Handels-, service og kulturnæringene skal bidra til god, helsefremmende tettstedsutvikling. Nye bolig- og næringskonsentrasjoner skal etableres i gangavstand til høyfrekvent kollektivtilbud og det skal bygges «innenfra og ut». Tettheten skal være høyest i kommunesentre, bybånd og lokalsentre, og mindre i nærsentrene.

3.2 Næringsutvikling

Asker kommune har i senere tiår mistet mange arbeidsplasser, eksempelvis Södra Cell på Tofte med 300 arbeidsplasser og Dikemark sykehus med 1000 arbeidsplasser. Fram mot 2040 vil kommunen ha behov for ca. 13 000 nye arbeidsplasser. Kommunen vil da ha totalt 48 000 arbeidsplasser. For å unngå et økende transportbehov, må nye arbeidsplasser lokaliseres der hvor arbeidstakere bor eller i lokalsentre med god kollektivtilgjengelighet.

Lokalisering av nye arbeidsplasser skal baseres på kartene «næringsstruktur» og «senterstruktur». Lokalisering skal følge «ABC-prinsippet», noe som innebærer at lokalisering skal ses i sammenheng med transportbehovet: «rett virksomhet på rett sted». Virksomheter med mange ansatte og lite transportbehov skal lokaliseres i sentre med godt kollektivtilbud, mens virksomheter med få ansatte og besøkende som har stort behov for transport av varer/ produkter skal lokaliseres til områder med god biltilgjengelighet. Follestad næringspark er eksempel på C-virksomhet, mens kontorarbeidsplasser i Asker sentrum er type A.

Fastsettelse av parkeringsdekning og parkeringspolitikk for næringsbedriftene baseres på prinsippene i temaplan parkering for Asker (2018).



3.3 Framtidig boligstruktur

Befolkningsveksten forutsetter at det bygges 11.000 nye boliger fram mot 2040, dvs. 500 - 550 boliger per år.

Av kommunens 38.000 boliger er 84 % familieboliger, og av kommunens 38.000 husstander er 42 % barnefamilier. Det er dermed en ubalanse mellom dagens boligtilbud og boligbehov i kommunen. Det må bygges langt flere leiligheter, og langt flere små boliger. Beregnet boligbyggebehov fram mot 2040, fordelt på husholdningstyper vises under:

Husholdningstype	Boligbyggebehov 2019-40	Snitt per år	Andel
Aleneboende	4 600	218	42 %
Familier uten barn i husholdningen	4 000	190	36 %
Familier med barn under/ over 18 år	2 400	116	22 %
SUM boligbehov	11 000	524 pr år	

Det legges opp til slik boligtypefordeling:

60 % blokkleiligheter (flere små leiligheter)
20 % konsentrert småhusbebyggelse
20 % eneboliger (primært fortetting)

Boligprisnivået i Asker er høyt. Kommunen må derfor tilrettelegge for at det også finnes et tilbud av rimelige boliger for førstegangsetablerere, småhusholdninger og økonomisk vanskeligstilte. For å sikre et tilbud av rimelige boliger anbefales det at *15 % av boligene skal være rimelige*.

Andelen eldre vil øke sterkt i årene som kommer. Andelen 80 + vil dobles innen 2040. Det er ikke mulig for kommunen å sikre sykehjemsplasser etter samme dekningsgrad som i dag. Da måtte man bygge et nytt sykehjem annet hvert år. Det må derfor tilrettelegges for nye boformer slik at eldre kan bo hjemme lengst mulig.

Boligbyggingen prioriteres i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem. Foruten den transportmessige dimensjon, gir dette også effekter i forhold til folkehelse og sosial tilhørighet.

Kommunen har en svært omfattende planberedskap for boligbygging i de tidligere kommunenes kommuneplaner. Til sammen er det et boligpotensiale på rundt 18.000 boliger i de tre kommuneplanene. Dette dekker boligbyggebehovet i 30-40 år med en årlig boligbygging på mellom 500 og 550 boliger. I ny kommuneplan er det tatt ut noen boligområder, men fortsatt inneholder kommuneplanen et boligpotensiale på over 17.000 boliger.

Arealplanen legger til rette for at kommunen kan utøve en langsiktig, strategisk boligpolitikk, der de boligpolitiske hensyn ivaretas. Dette skjer gjennom aktiv bruk av plan- og bygningslovens virkemidler, arealplaner (boligantall, boligstørrelse, boligstandard, og ikke minst lokalisering av boligene), rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler, gjennom eierskap til bolig og grunn, gjennom bruk av Husbankens virkemidler, og gjennom kommunens egne tilskuddsordninger.

4 Utvikling av transportsystemet

4.1 Finansiering

Kommunen er ansvarlig for drift og investeringer på det kommunale veinettet med tilhørende fortau og gang- og sykkelvei. Budsjetter til investering innen vei og samferdsel er beregnet til ca. kr 95 millioner pr år (ref. Langsiktig investerings og driftsanalyse). 68% av dette går til ordinært vedlikehold, mens nye utbyggingsområder utgjør 32 % av samlet investeringsbehov. Blant annet tilrettelegges det for lokal overvannshåndtering og bedre drenering langs kommunalt veinett som følge av klimaforandringer og økt nedbørsmengde. Det brukes også investeringsmidler for å tilrettelegge for økt kollektivbruk, blant annet ved å bygging av gang- og sykkelanlegg, sykkelparkering og bilparkering.

Dagens økonomiske rammer for drift og investeringer i kollektiv- og fylkesveisystem er gitt av fylkeskommunale samferdselsmidler, bompenger fra Oslopakke 3 og statlige midler til riksveier og jernbanen. I tillegg kommer statlige belønningsmidler til byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Fylkeskommunen har små budsjetter for veibygging og det foreligger ingen konkrete planer for videre oppgradering av fylkesveiene. Fylkeskommunen uttaler at nye fylkesveier antakelig må delfinansieres med bompenger, kommunale midler eller grunneierbidrag. Dette gjelder også lange kollektivfelt i byggesonen.

Slik det ser ut nå, vil tilgjengelige fylkesveimidler brukes til fremkommelighetstiltak for buss (korte kollektivfelt, utbedring av kryss, m.v.) og sikring av skoleveier (småtiltak, kryss, gang- og sykkelanlegg etc). Nedenfor er en oversikt over pågående prosjekter og prosesser:

- Nytt kryss Bleikerveien/Røykenveien (ferdigstilles i 2023)
- E134 Oslofjordtunnelen. Bompengeprojekt definert i NTP, ferdig tidligst i 2027.
- E134 Dagslet - Kjellstad. Ny kommunedelplan skal utarbeides. Finansiering ved hjelp av bompenger, som definert i NTP. Ferdig tidligst i 2027.
- E18 Lysaker-Ramstadsletta. Bompengeprojekt definert i NTP med åpning i 2027.
- E18 Ramstadsletta-Nesbru. Bompengeprojekt definert i NTP, ferdig tidligst i 2029.
- E18 Nesbru-Drengsrud. Bompengeprojekt definert i siste periode i NTP. Vanskelig å tidfeste ferdigstillelse
- Reguleringsplan for gang- og sykkelvei mellom Bødalen og Midtbygda
- Reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Bøveien til Sydsbogen skole
- Reguleringsplan for Slemmestadveien gjennom Slemmestad. Utbyggerbidrag.
- Kollektivfelt langs Drammensveien, inn mot Asker sentrum. Mulighetsstudie.

Ny Røykenvei er fylkesvei og ikke definert i gjeldende NTP. Statens vegvesen opplyser at det ikke er signalisert midler, og at realisering antakelig vil forutsette stor grad av bompengefinansiering.

Det tar mange år før veisystemet i Asker kommune får utvidet kapasitet. Dagens køer og trafikkens negative effekter knyttet til lokalmiljø, klima og ulykker tilsier at eksisterende veikapasitet og kollektivtilbud må utnyttes bedre allerede nå.

4.2 Økt utnyttelse av dagens veikapasitet på kort sikt

- Arealutvikling i henhold til transportpyramiden og som definert i regional plan: ved å bygge tett i definerte lokalsentre og ved eksisterende kollektivtilbud reduseres transportbehovet
- Samkjøring/ kompiskjøring. Flere i hver bil gir bedre fremkommelighet for alle
- Regulerende tiltak, eksempelvis bussbom, parkeringsrestriksjoner, veipricing
- Fysiske tiltak, eksempelvis bussprioritering i kryss
- Optimaliserte parkeringsløsninger for bil og sykkel. Antall parkeringsplasser og lokalisering av disse påvirker bil- og sykkelbruk
- Skalere og utvikle mobilitetstilbudene i takt med den raske utviklingen av ny teknologi og mobilitetsløsninger. Her kan Asker fremstå som en foregangskommune for smarte mobilitetsløsninger (Smart City)
- Byvekstavtaler som sikrer statlige og regionale tilskudd

For å realisere kortsiktige framkommelighetstiltak, kreves godt samarbeid og forpliktende avtaler mellom statlige, regionale og kommunale myndigheter

Det er igangsatt to framkommelighetsprosjekter i samarbeid med Viken fylkeskommune for å bedre transportsituasjonen i Asker nord:

- Framkommelighet for buss i Akershus – analyse og forslag til tiltak i Asker
- Framkommelighet i veinettet i Asker kommune – samarbeid med Viken fylkeskommune

I tillegg samarbeider kommunene fra Oslo til Drammen sammen med Viken fylkeskommune om effektiv og framtidsrettet varelogistikk i Vestkorridoren.

4.3 Framtidig areal- og transportutvikling

Rundt halvparten av arbeidsplassene i Asker kommune ligger i Asker sentrum med omland. Dette fører til økt internttrafikk i kommunen, med økt andel lokale arbeidsreiser fra kommunens sydlige områder til Asker sentrum. Kombinasjonen av økte reisestrømmer som følge av boligvekst og manglende utvikling av hovedveinettet, tilsier at en større andel av de lokale reisene må flyttes over på kollektiv, samkjøring, sykkel og gange. Alternativt blir framkommeligheten svært dårlig i rush.

Eksisterende infrastruktur skal utnyttes effektivt med målsetning om å unngå rekkefølgekrav om nye veianlegg (noe som er avhengig av statlige investeringer og tar svært mange år å realisere). For å sikre innbyggerne et akseptabelt transporttilbud må framtidig transportbehov løses mer effektivt: tog-, buss- og båttransport må inngå i et transportnettverk, med småbusser og biler (med flere passasjerer) som supplement. Kommunen må være proaktiv og utnytte mulighetsrommet, blant annet ved å gjennomføre pilotprosjekter sammen med myndigheter og transportetater. Stat og region må på sin side følge opp med videreutvikling av kollektivsystemet og realisering av vedtatte samferdselsanlegg.

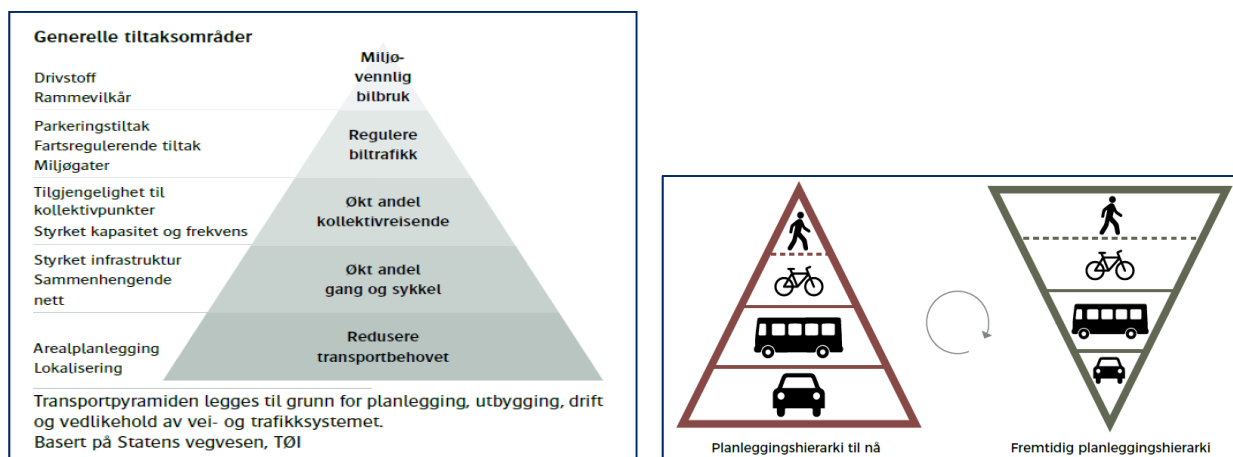
Framtidig areal og transportutvikling skal fortsatt baseres på prinsippene om samordnet areal- og transportplanlegging (S-ATP), samt nasjonale, regionale og kommunale mål og føringer.

I kommuneplan for Asker, samfunnsdelen, er det fastsatt en nullvekstlinje for personbiltrafikk som ligger sør for Spikkestadbanen/Slemmestad. I kommuneplanens arealdel er det bl.a. foreslått lagt inn rekkefølgebestemmelser i forhold til transportkapasitet. Disse lyder:

Nord for nullvekstlinjen kan utbygging med:

1. *ny næringsbebyggelse over 1000 m² BRA,*
2. *nye boligfelt med mer enn 10 hovedbruksenheter*

Ikke finne sted før det gjennom transportutredning og mobilitetsplan er dokumentert at utbyggingen kan gjennomføres uten at dette medfører økt personbiltrafikk på fylkesveiene fv. 203 (Drammensveien), fv. 167 (Røykenveien), fv. 165 (Slemmestadveien) mellom utbyggingsområdet og Bærums kommunegrense.



Areal- og transportutvikling i henhold til transportpyramiden kjennetegnes av høy arealtetthet i prioriterte vekstområder basert på eksisterende kollektivtilbud. Bærekraftig transport gir samfunnsmessige gevinster i form av reduserte CO₂-utslipp og økt helse og trivsel hos innbyggerne. Mindre trafikk på veiene gir bedre fremkommelighet, færre barrierer, færre ulykker og ikke minst mer attraktive gater og plasser. God og trygg tilrettelegging for sykling og gange kommer alle til gode, uavhengig av alder, funksjonsevne og sosioøkonomiske forhold. I tillegg kan deling av transportmidler (og andre ressurser) bidra til flere sosiale møteplasser og mer byliv.

Det samlede transportsystemet (vei, jernbane, båtsamband og gang- og sykkelanlegg) skal sørge for god framkommelighet og sikkerhet for alle reisende, samt stimulere til ønsket arealutvikling.

- Jernbanen skal være ryggraden i kollektivsystemet og binde Asker kommune sammen med nabokommuner, Osloregionen og Oslo lufthavn
- Framtidig bruk av veinettet skal gi forutsigbar bussfremkommelighet, samt sikre effektiv næringstransport og persontransport basert på nullvekstmålet. Bussfremkommelighet langs «kollektivstammen» skal prioriteres
- Båt er et viktig kollektivtilbud i tillegg til buss og skal utvikles som et miljøvennlig transportmiddel. Asker kommune samarbeider for tiden med Ruter om å tilrettelegge for

et utvidet båttilbud med utslippsfrie båter som kan settes i drift når ny konsesjonsperiode starter i 2024.

- Sykkel er et godt alternativ til bil på korte strekninger, eksempelvis til skole, kultur- og fritidsarenaer etc.
- Aktiv hverdagstransport er en viktig folkehelsefaktor, og potensialet for høyere andel fotgjengere og syklister skal utnyttes

Prinsipper for framtidig areal- og transportplanlegging:

- Veksten i persontransport skal løses med kollektivtransport, gange og sykkel
- Arbeidsplassintensiv næring, offentlig og privat service, kultur- og idrettstilbud, samt fritidsaktiviteter skal lokaliseres kollektivnært.
 - Effekt: behov for privatbil-transport reduseres, flere kan gå, sykle eller ta kollektivtransport (helsefremmende arealutvikling)
- Konsentrere boligutviklingen til de prioriterte vekstområdene, jfr areal- og transportkart s. 7
- Tilrettelegge for vekst på Spikkestad, Røyken, Heggedal, Gullhella og Bondivann stasjoner, under forutsetning av 20 minutters frekvens på Spikkestadbanen som køfritt kollektivtilbud
- Utbygging langs Slemmestadveien, Røykenveien og Drammensveien knyttes til rekkefølgekrav for å sikre akseptabel fremkommelighet for alle trafikantgrupper, jfr rekkefølgebestemmelsene i ny kommuneplan
- Fastsette og innføre tiltak som sikrer at nullvekstmålet innfris (nullvekst i personbiltrafikken som følge av befolknings- og arbeidsplassvekst nord i kommunen), jfr nullvekstlinjen som er vist på kart s. 8

5 Mulige tiltak sortert på transportmiddel

Det er mye vi ikke vet om framtidens teknologiske muligheter og det er antakelig mange måter å løse framtidens mobilitetsbehov på. Det er vanskelig å antyde hvilke investeringer som skal iverksettes. Listen nedenfor må derfor tolkes som et bilde av dagens mulighetsrom, dog uten at finansiering er vurdert.

5.1 Jernbanetiltak

Styrke togtilbudet på Spikkestadbanen, Askerbanen og Drammenbanen:

- Vendespor på Asker stasjon gir 10-minutters frekvens på lokalbanen Asker st- Lillestrøm er under regulering
- 20- minutters frekvens på Spikkestadbanen
- Oppgradere Høn stasjon med vestvendte ramper, koordinert tidsmessig med utbygging på Høn Landås
- Utvikle opplegg for takst og sone i sammenheng med parkeringsavgift på stasjonene

5.2 Busstiltak

De viktigste kollektivknutepunktene er jernbanestasjoner og busstopp med høyfrekvent tilbud (min. 10-minutters frekvens i rushtiden). I tillegg inngår busstopp med ekspressbuss i rush,

eksempelvis Sætre og Bødalen. Utvikling av disse kollektivknutepunktene skal inkludere tilbringertransport, gang- og sykkelanlegg, samt parkering for bil/ sykkel. Framtidig busstilbudet vil antakelig bestå av ordinært busstilbud i tillegg til bestillingstransport, «fritidsbuss», ulike samkjøringsløsninger, nye teknologiske løsninger etc.

- Gjennomføre pilotprosjekter for å erfare virkning av ulike tiltak, eksempelvis:
 - buss fra Slemmestad til Asker sentrum (Lensmannslia) via Langenga
 - matebuss til ekspressbusstopp sør i kommunen
 - samkjøring, eksempelvis kommunens ansatte
- Sikre bussfremkommelighet inn mot kollektivknutepunkt, spesielt langs Drammensveien, Kirkeveien og Røykenveien fram til Asker stasjon
- Sikre bussfremkommelighet langs kollektivstammen, spesielt Slemmestadveien og Røykenveien
- Realisere fremkommelighetsprosjekter (definert i Akershus fylkeskommunes «fremkommelighetsprosjekt 2019/20»), eksempelvis bussprioriteringer i kryss, korte kollektivfelt/ filterfelt, bussbom i rush
- Generell utvikling av busstilbudet basert på Ruters nettverksmodell med sømløse overganger
- Direktebuss langs Slemmestadveien til Asker sentrum (uten bytte på Blakstad terminal)
- Matebusser fra dagens Hurum og Røyken kommuner til Spikkestad og til Røyken stasjoner
- Buss til knutepunkt i dagens Hurum kommune (inkl opparbeidelse av p-plasser for bil/ sykkel)
- Buss mellom Lier og Asker stasjon (i regi av Brakar+Ruter i region Viken)
- Direktebuss mellom Heggedal og Asker sentrum (avhenger av fremkommelighetstiltak på Røykenveien)
- Buss i Rustadveien mellom Slemmestad og Heggedal (stor/ liten buss må vurderes, kjøring med stor buss krever veiopparbeidelse av Rustadveien)
- Buss i Oslofjordtunnelen
- Utvikling av takst- og sonetilbudet

5.3 Båt

- Realisering av hurtigbåtprosjektet i samarbeid med Ruter

5.4 Vei og parkering:

- Utnytte kapasiteten på eksisterende veinett bedre ved hjelp av intelligent trafikkstyring (ITS), delingsmobilitet og teknologiutvikling generelt. Jfr rapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» utarbeidet av Regjeringens ekspertutvalg
- Styre gjennomgangstrafikken utenom kommunesenter og lokalsentrene i rush, mest prekær situasjon til/ fra E18 i Asker sentrum
- Bygge om veinettet i og rundt kommune- og lokalsentre til gatestruktur inkl attraktive anlegg for fotgjengere og syklist (løsninger skal vurderes i kommunedelplan for sentrale Asker)
- Realisere E18 med bussvei og sykkelvei fra Drengsrud til Bærum grense
- Mobilitetsdeling i Asker sentrum: bil, sykkel, sparkesykler etc i form av pilotprosjekt

- Definere kommunal parkeringspolitikk (med utgangspunkt i temaplan parkering for gamle Asker kommune, 2018) og gradvis innføre denne
- Fastsette ny parkeringsnorm
- Opparbeide innfartsparkering ved sentrale ekspressbusstopp i søndre del av kommunen
- Strukturere innfartsparkering i lokal- og nærområder i tråd med vedtatte strategier. Samarbeide med regionale myndigheter og transportetatene
- Samarbeide med næringslivet om felles parkeringspolitikk og større andel grønn mobilitet i den enkelte bedrift
- Holdningsskapende arbeid, kampanjer, samarbeid med befolkningen, informasjon om teknologiske løsninger (apper etc)
- Samordne varetransport og logistikk i sentrumskjernene
- Sikre grønn mobilitet i kommuneorganisasjonen (reduere transportbehovet og være pådriver for nullutslippsteknologi/ bærekraftig biodrivstoff)

5.5 Anlegg for syklist og fotgjenger

- Realisere strakstiltak som definert i vedtatte sykkelstrategier/ temaplaner
- Realisere manglende delstrekninger i hovedsykkelveinettet. Anlegg inn mot sentre, skole, fritidsarenaer og høyfrekvente kollektivtilbud skal prioriteres. Vedtatte sykkelstrategier/ temaplaner legges til grunn
- Realisere mindre sykkeltiltak, kampanjer etc (jfr vedtatte sykkelstrategier/ temaplaner)
- Være aktiv pådriver overfor vegvesen og fylkeskommune/ region med mål om forbedring av sykkelanlegg langs fylkesveier
- Følge opp definerte tiltakspakker i vedtatte sykkelstrategier og temaplaner
- Tilrettelegge fotgjengeranlegg, spesielt til skoler og fritidsarenaer, mellom nabolag og til kollektivknutepunkt/ sentre
- Prosjekt mikro-mobilitet som igangsettes i 2021
- Ny gang-/sykkelbro til Nesøya, ferdigstilles i 2024

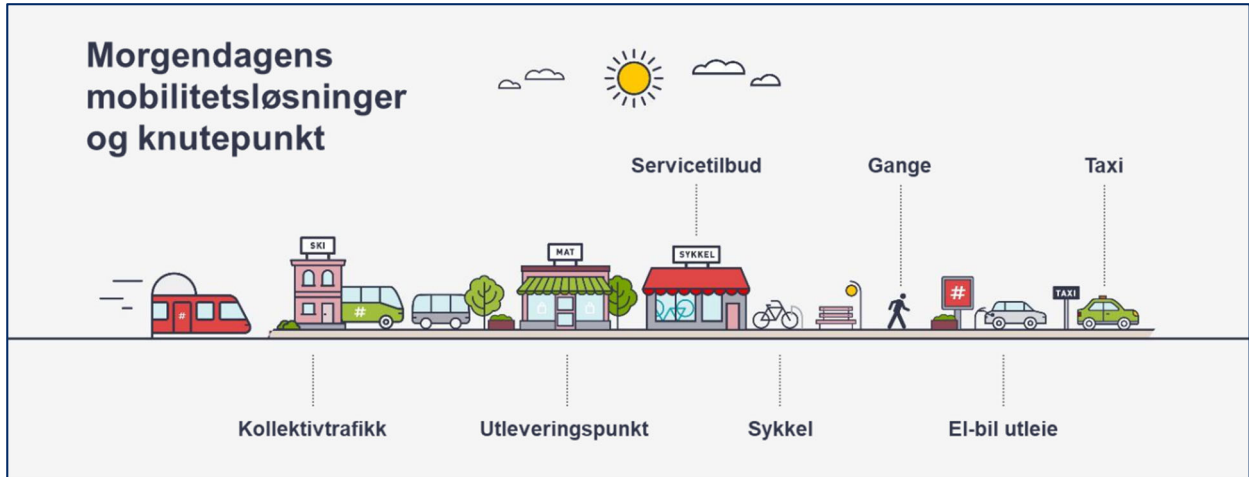
5.6 Ikke-fysiske tiltak

- Legge nullvekstmålet til grunn for all plan- og byggesaksbehandling, jfr. kommuneplanen
- Kampanjer
- Holdningsskapende arbeid
- Innovasjonsarbeid
- Identifisere pilotprosjekter i samarbeid med Viken og Ruter
- Etablere samarbeid med næringslivet: utarbeide virkemiddelpakker som kan gi øyere kollektivandel til sentrumsnære arbeidsplasser
- Utfordre transportaktørene til å utarbeide informasjonsmateriell om kollektivtilbudet. Kommunen bidrar med distribusjon i sine kanaler
- Utøve påtrykk overfor region Viken for realisering av fremkommelighetstiltak for buss
- Utfordre region Viken til utarbeidelse av helhetlig plan for pendlerparkering utenfor sentre og matebuss til kollektivknutepunkt
- Samarbeid med nabokommuner

5.7 Arealbehov i knutepunktene

For å ta høyde for fremtidige transport- og mobilitetsløsninger, må det avsettes plass til ulike transportformer og tjenestetilbud i kollektivknutepunktene. Temaet må utredes og tilstrekkelig areal fastsettes i fremtidige reguleringsplaner og kommunedelplaner.

Ruter ser fordelene av å samle service- og mobilitetstilbud samles ved kollektivknutepunkt:



Kilde: Ruter